

Un nouveau réseau de transport pour l'Est de Montréal

Séance d'information

REM DE L'EST | MAI 2021

Filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec | cdpqinfra.com

Ce document constitue de l'information privilégiée et confidentielle, et ne peut être transmis ou communiqué sans le consentement préalable de la Caisse.



Ordre du jour

1 Modèle CDPQ Infra

2 Analyses et projet de référence

PHASE 1 - Analyse de la mobilité

PHASE 2 - Analyse multicritères des scénarios préliminaires

PHASE 3 - Analyse des enjeux

Solution proposée

3 Intégration

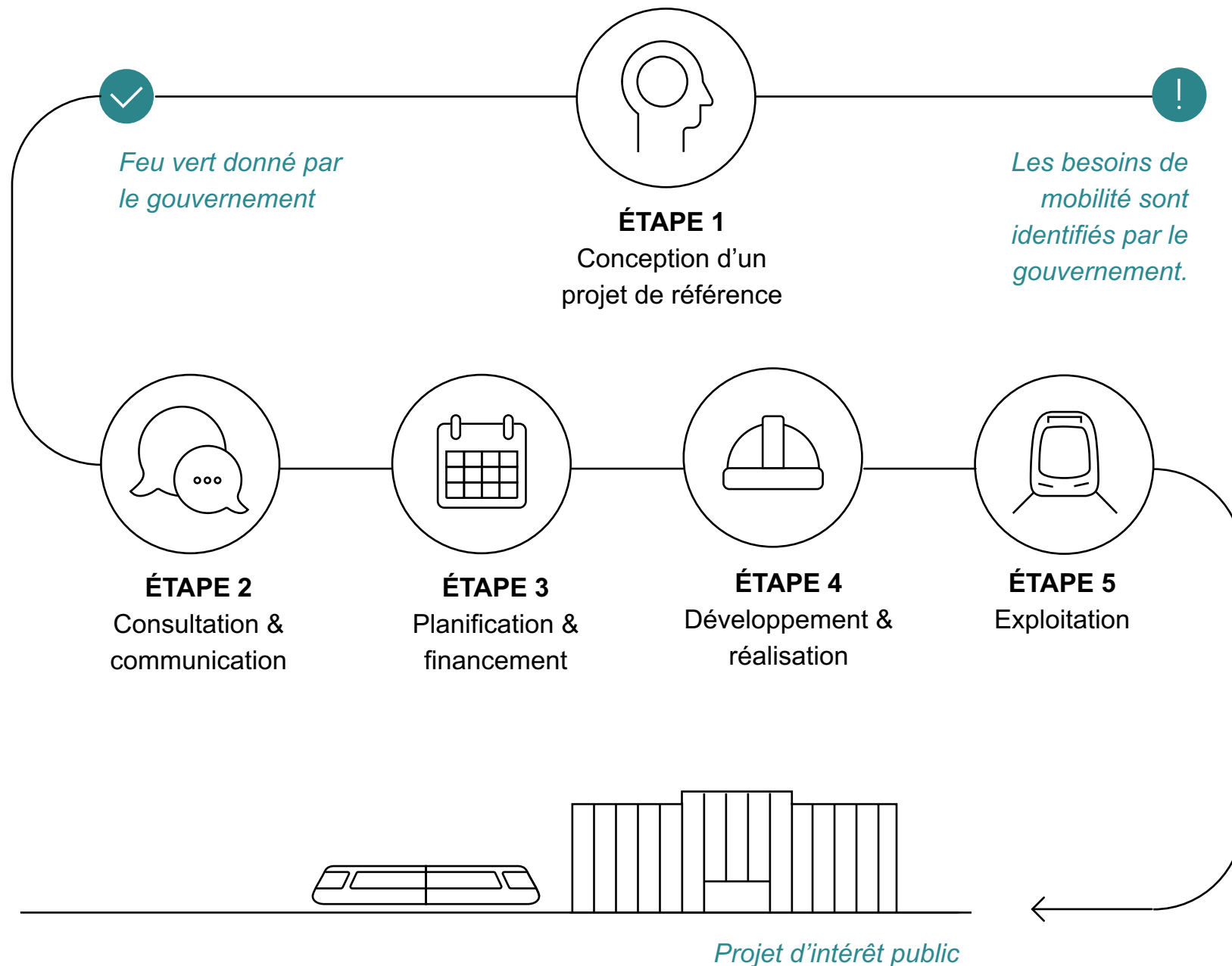
4 Prochaines étapes



Modèle CDPQ Infra

Un modèle novateur dévoilé en 2015

CDPQ Infra est l'une des seules organisations dans le monde à réunir la capacité financière et l'expertise technique pour concrétiser des mégaprojets d'infrastructures.



An aerial photograph of Montreal, Quebec, Canada, taken from a high vantage point. The foreground is filled with dense green trees. The middle ground shows a mix of urban buildings and more greenery. In the background, the Olympic Stadium (Stade Olympique) is visible, characterized by its distinctive white, sail-like roof structure. The city extends to the horizon under a clear sky.

Analyses & projet de référence

Intrants qui ont été considérés dans le choix de la solution



PRÉ-PHASE

Diagnostic
du territoire



PHASE 1

Analyse de
la mobilité

Identification
des besoins
de mobilité



PHASE 2

Analyse
multicritères
des scénarios
préliminaires

Identification
des tracés
potentiels



PHASE 3

Analyse
des enjeux

Identification
du mode et du
type d'insertion



RÉSULTAT

Proposition
d'un projet
de référence

Les analyses des intrants et le choix de la solution sont étudiés **avec nos partenaires.**

PHASE 1

Analyse de la mobilité

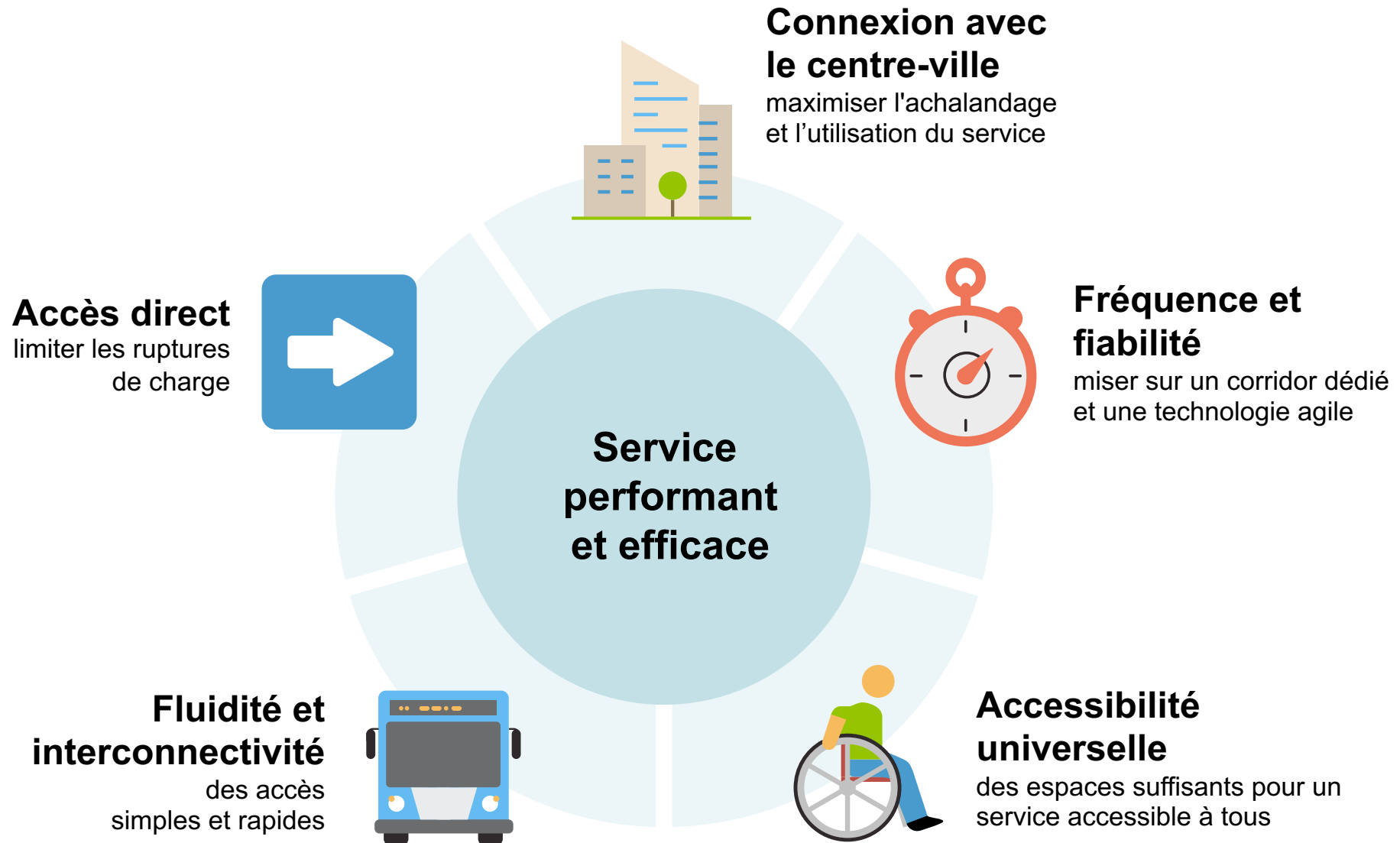
Objectif:

Identification des besoins de mobilité





Principes pour favoriser l'appropriation du transport collectif



PHASE 2

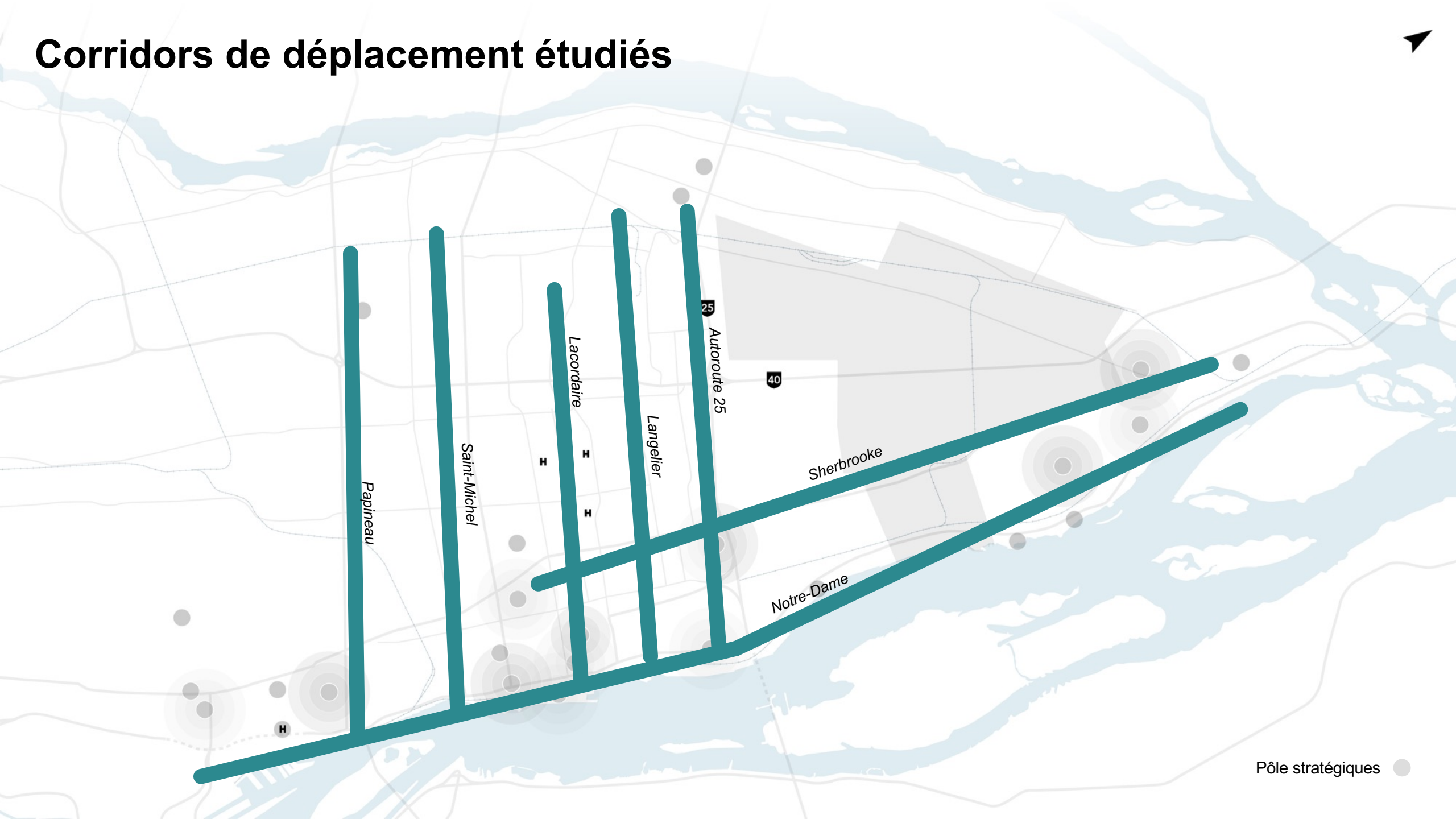
Analyse
multicritères des
scénarios
préliminaires

Objectif:

**Identification des
tracés potentiels**

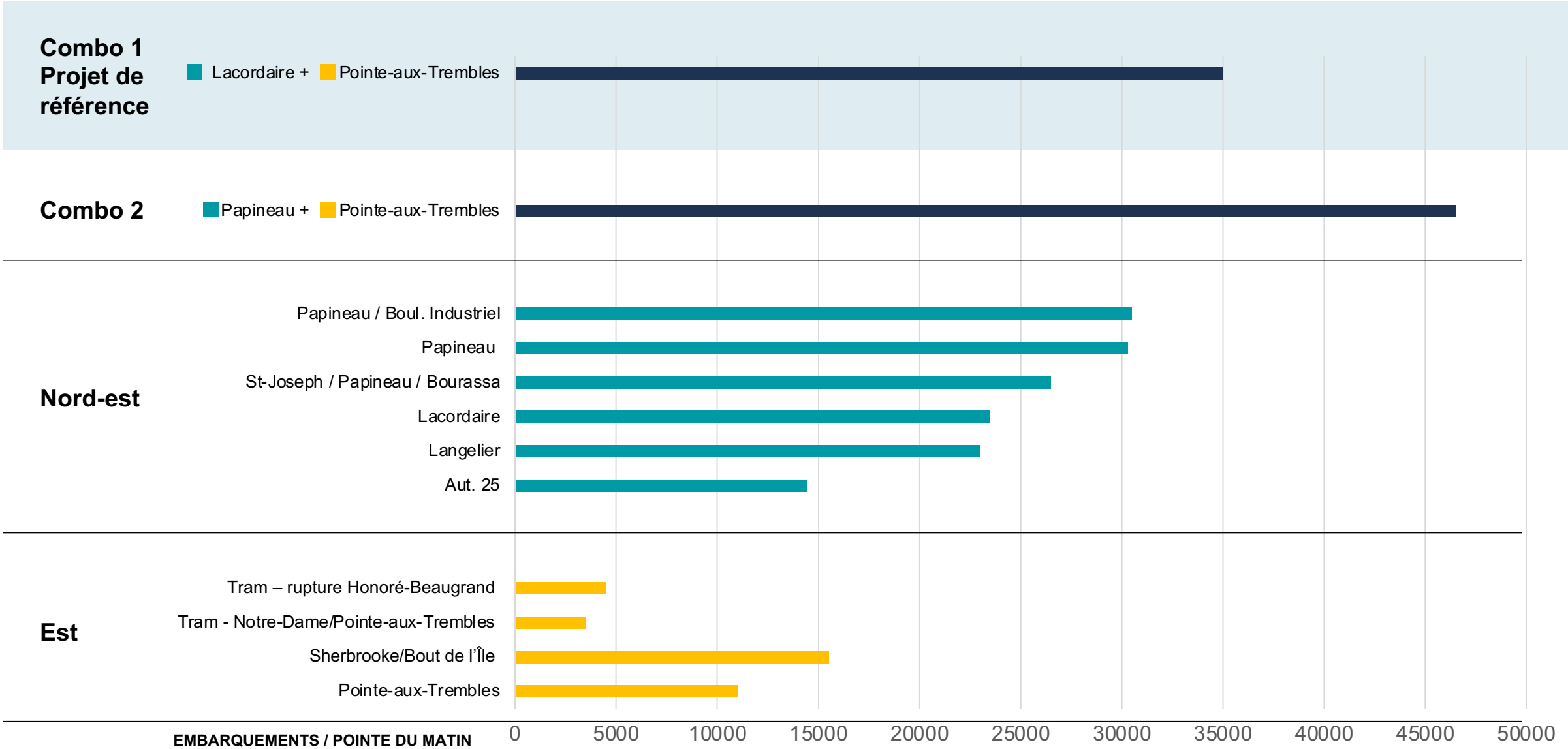


Corridors de déplacement étudiés

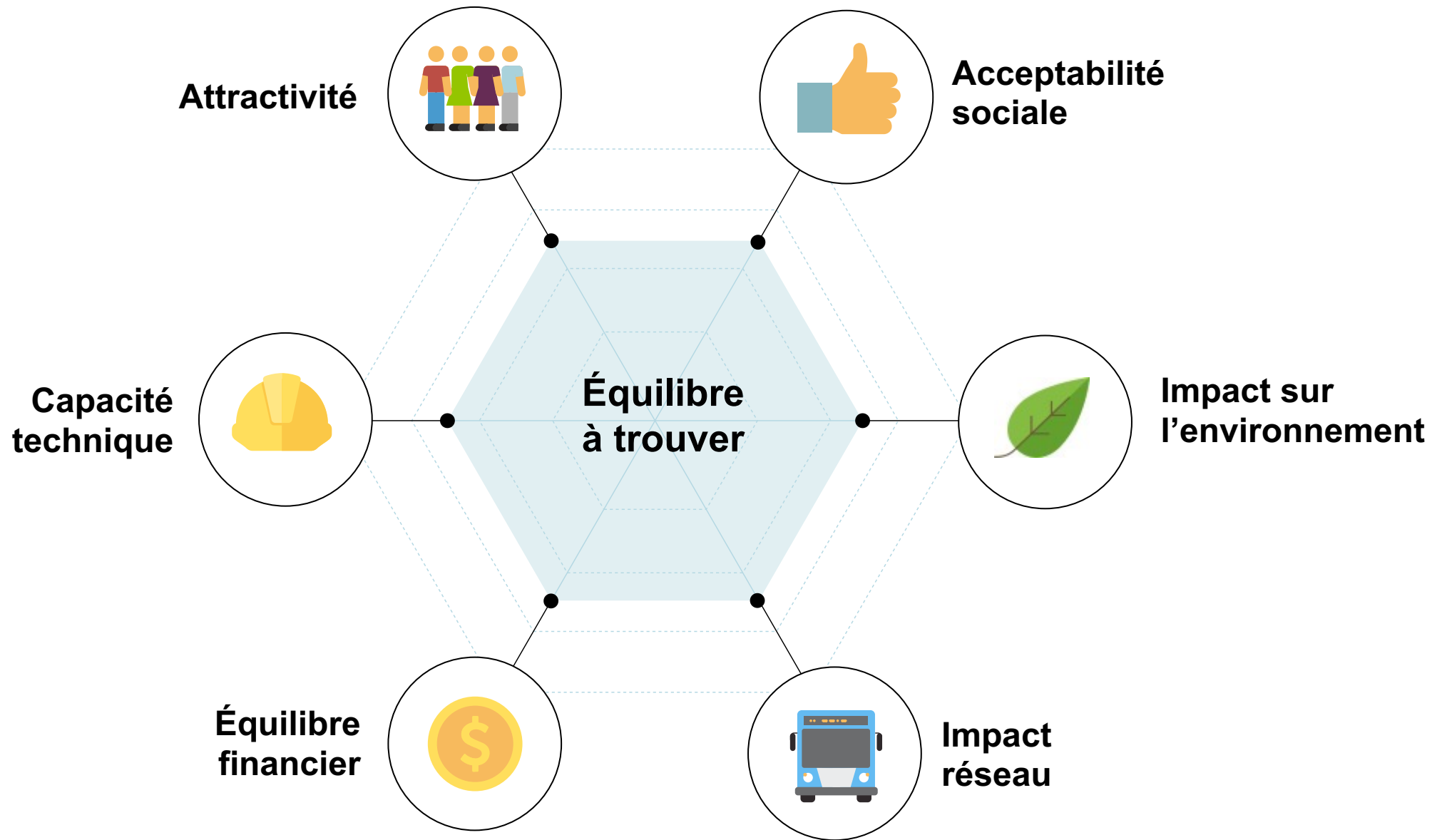


Pôle stratégiques ●

Achalandage – études préliminaires



Analyse multicritères des scénarios préliminaires et analyse des enjeux



PHASE 3

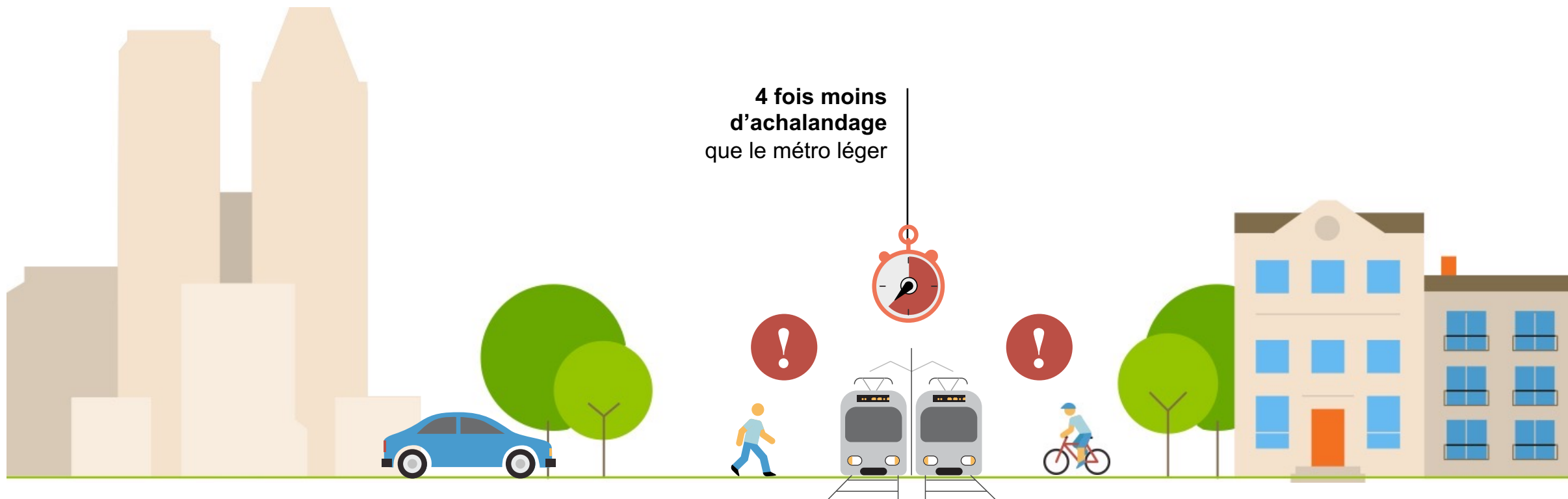
Analyse des enjeux

Objectif:

**Identification du mode
et du type d'insertion**



Tramway



Temps de déplacement non compétitif : **20 km/h**



Fréquence de passage: **3,5 à 4 minutes**

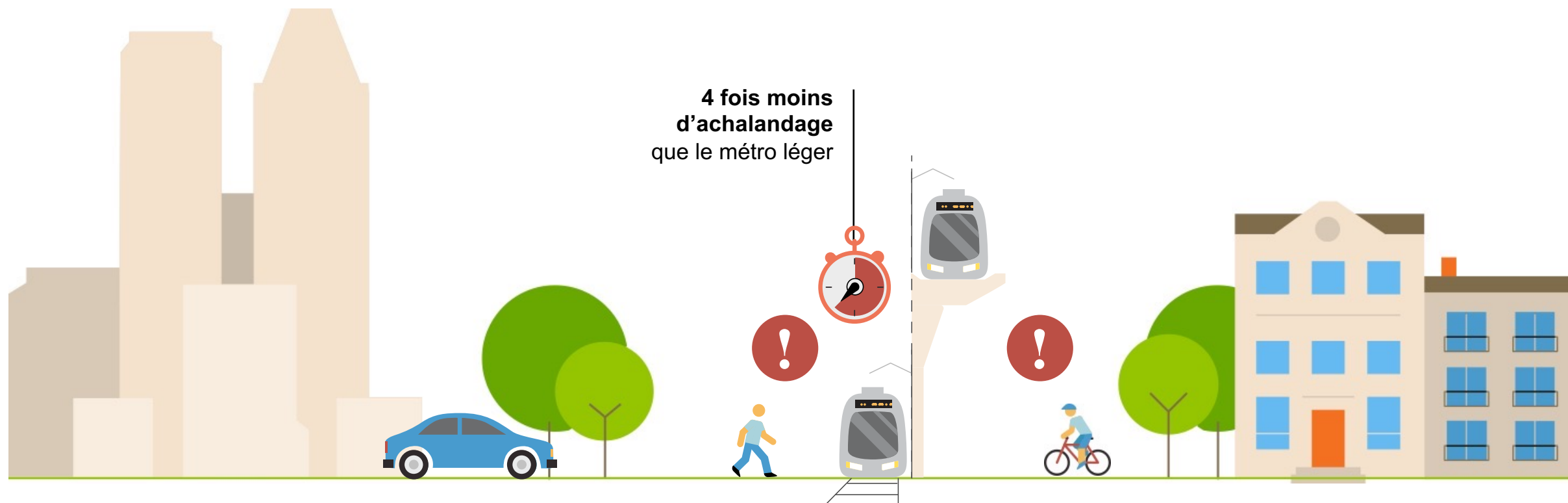


Limite majeure à la capacité d'achalandage:
insuffisant pour répondre à la demande



Peu flexible à l'évolution des besoins

Tram-train



Temps de déplacement
moyen, selon l'insertion



Fréquence de passage
équivalente au tramway
lorsqu'au sol
3,5 à 4 minutes

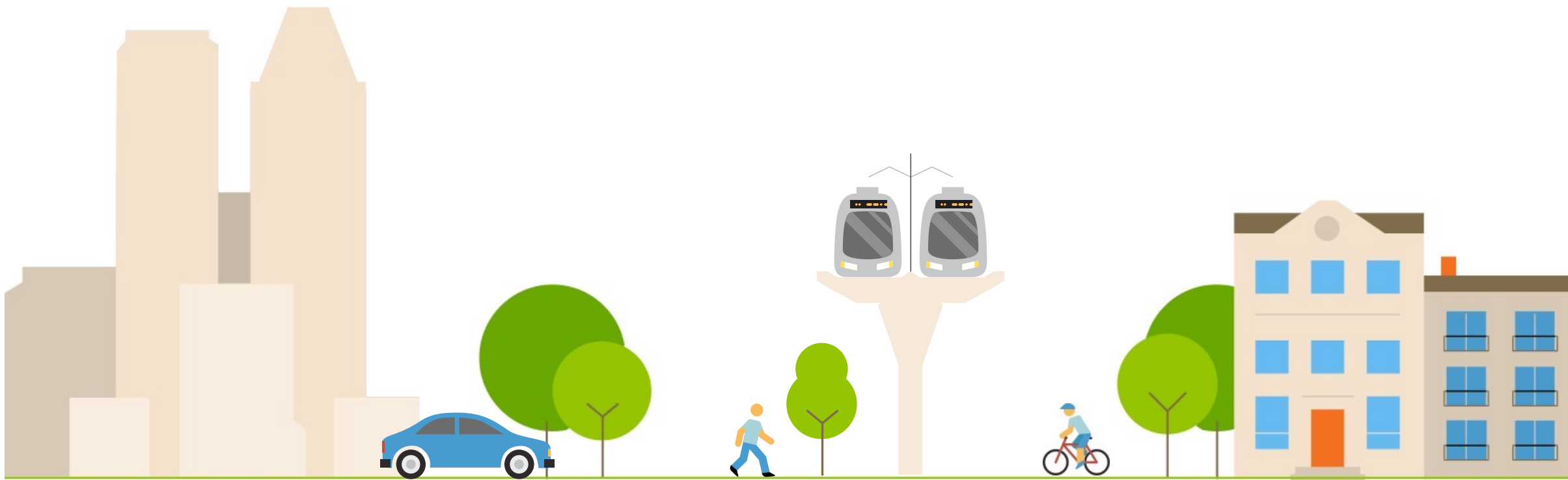


Achalandage: insuffisant
pour répondre à la demande



Peu flexible à l'évolution des
besoins

Métro léger



Temps de déplacement
compétitif : **40 – 45 km/h**



Fréquence de passage:
jusqu'à 90 secondes



Achalandage: Permet de
répondre à la demande



Évolution flexible
dans le temps

RÉSULTAT

Proposition d'un
projet de référence

Objectif:

**Maximiser la satisfaction
de l'ensemble des
critères analysés**



Tracé de référence du REM de l'Est

7 jours / 7

horaire synchronisé au métro de Montréal

2 à 4 min.

fréquence aux heures de pointe

100%

électrique et automatisé

10 G\$

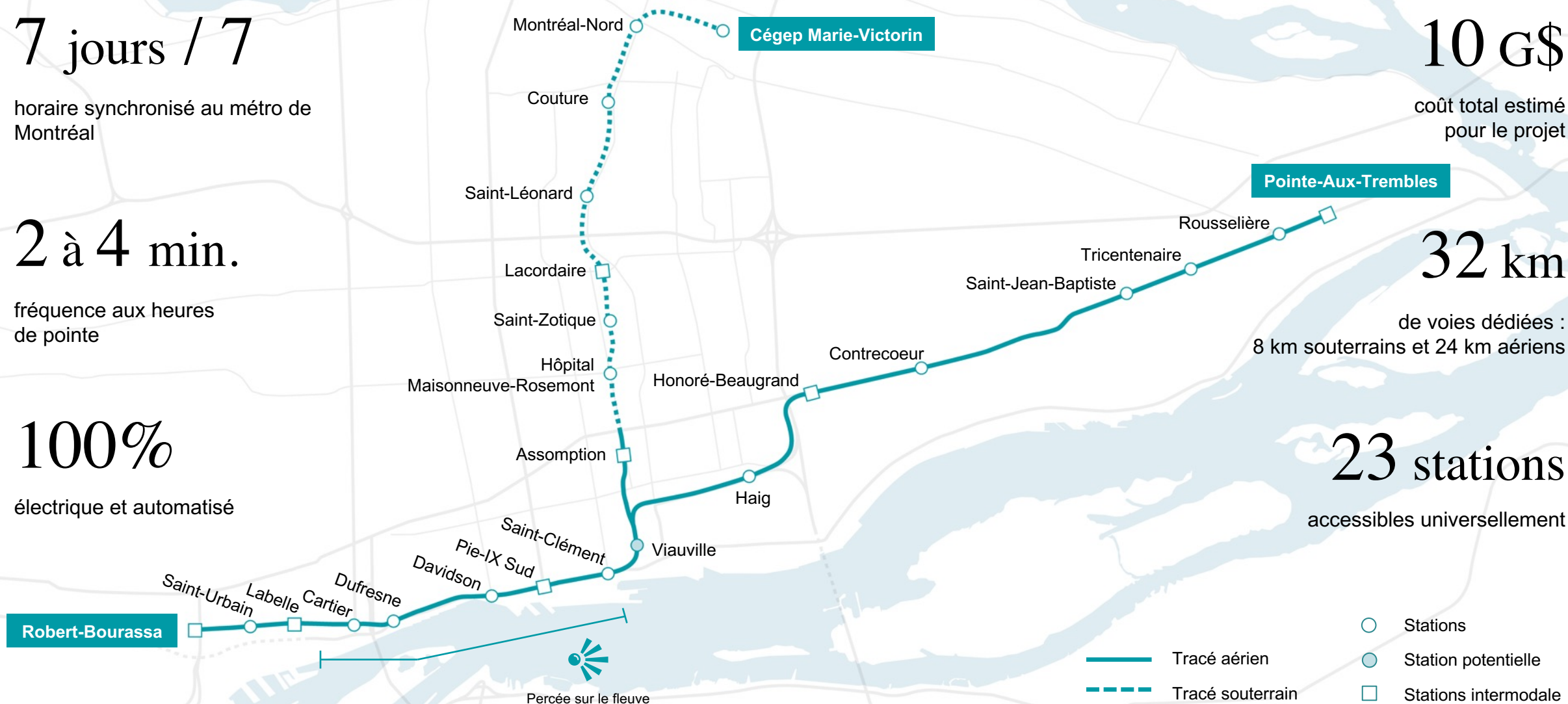
coût total estimé pour le projet

32 km

de voies dédiées :
8 km souterrains et 24 km aériens

23 stations

accessibles universellement



Solution identifiée



Robert-Bourassa

Cégep Marie-Victorin

Pointe-Aux-Trembles

- Stations
- Station potentielle
- Stations intermodale
- REM
- Métro de Montréal
- Train exo
- SRB Pie-IX

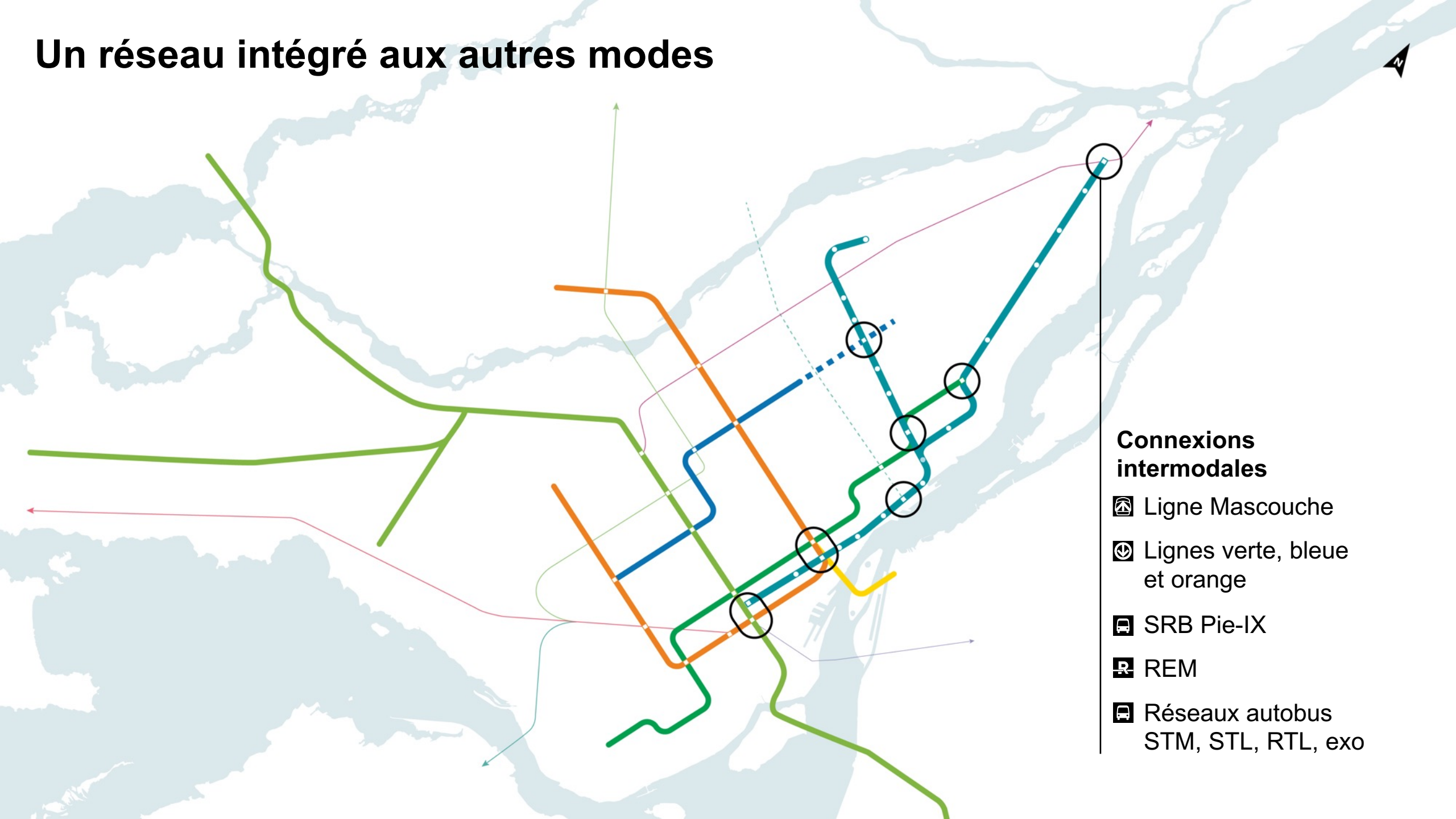
Tracé souterrain

Tracé aérien à insertion variable selon le secteur

Tracé aérien en rive nord de la rue

Tracé aérien au centre de la rue

Un réseau intégré aux autres modes



Importance d’offrir une solution attractive

OBJECTIFS VISÉS AVEC LE REM DE L’EST	Situation actuelle	avec le REM de l’Est	% gain de temps par rapport à la situation actuelle
Pointe-aux-Trembles ↔ centre-ville	45 à 60 minutes	25 min	45 % à 60 %
Pointe-aux-Trembles ↔ Hôpital Maisonneuve-Rosemont	55 minutes	35 min	35 %
Pointe-aux-Trembles ↔ Port de Montréal	55 à 70 minutes	30 min	45 % à 60 %
Pointe-aux-Trembles ↔ Les faubourgs	65 minutes	30 min	55 %
Mercier-Est ↔ Université de Montréal	35 à 55 minutes	30 min	15 % à 45 %
Cégep Marie-Victorin ↔ centre-ville	55 à 70 minutes	30 min	45 % à 60 %

Bénéfices de mobilité

- Réduit la congestion routière liée
- à l'utilisation de l'auto solo
- **Double la superficie du réseau** du métro dans l'est de Montréal (x 2,5)
- Dessert des **destinations autres que le centre-ville**
- Offre un service **fréquent et fiable**

D'ICI 2044

133 000

d'usagers par jour

380 millions

de passagers-km par an

165 millions

de véhicules-km

Bénéfices environnementaux

- Encourage le **transfert modal** de l'auto solo au transport collectif
- Agit comme vecteur important pour la **réhabilitation des friches industrielles** contaminées de l'est de Montréal
- Contribue à **l'amélioration du bilan environnemental global** de l'est de Montréal
- Inclut une **stratégie de compensation GES** en phase construction

EN OPÉRATION

35 000

tonnes de GES évitées
par an

Bénéfices économiques

- **Dessert les parcs industriels**, dont le Port de Montréal et la **zone récréotouristique** du quartier olympique
- Sert de levier au **développement** des secteurs industriels de la Pointe-de-l'Île et de l'Assomption Sud – Longue-Pointe
- Contribue à **dynamiser les artères commerciales**
- Améliore le **recrutement et la rétention** de la main-d'œuvre
- Dessert **27 millions de pieds carrés de terrains vacants**, propices au redéveloppement

PENDANT LA CONSTRUCTION

+ 6,3 G \$

de contribution
au PIB au Québec

+ 60 000

emplois directs et
indirects

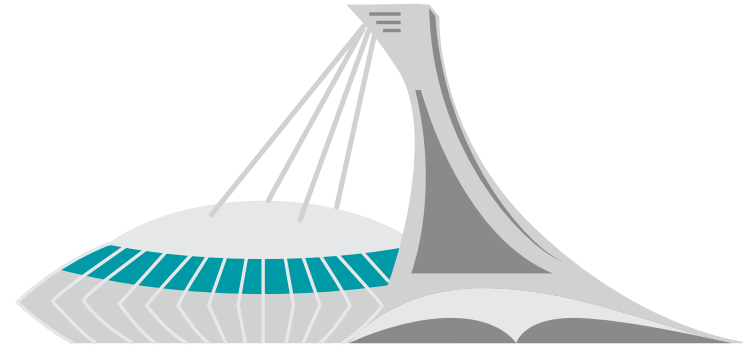
Intégration



Distinguer Montréal



Conception des structures aériennes et des stations de **signature moderne et emblématique** pour Montréal, à l'image des grandes métropoles



Une conception qui **s'adapte aux éléments identitaires** de chaque tronçon.

Comité d'experts multidisciplinaires



Maud Cohen,
*présidente du comité,
présidente et
directrice générale de
la Fondation du CHU
Sainte-Justine*



**Ken
Greenberg,**
*concepteur
d'urbanisme,
professeur, auteur*



**Paula
Negron,**
*Ph.D. professeure
agrée, Université de
Montréal*



**Christian
Savard,**
*directeur général,
Vivre en ville*



**Stéphanie
Trudeau,**
*vice-présidente
exécutive, Québec,
Énergir*



**Éric
Gauthier,**
architecte, FABG



**Christian
Yaccarini,**
*président et chef de
la direction, Société
développement
Angus*



**Jean-Paul
Viguiers,**
*architecte, président-
fondateur VIGUIER*



Luc Gagnon,
*directeur du service
de l'urbanisme et de
la mobilité, Ville de
Montréal*



**Rose
Lyndsay
Daudier,**
*directrice générale,
Fusion jeunesse*



**Mouna
Andraos,**
*co-fondatrice Daily
tous les jours*



**Éric
Millette,**
*consultant en conservation
et intégration architecturale,
CONTEXTURE*



**Monique
Simard,**
*productrice et
gestionnaire
culturelle*



**Marie Elaine
Farley,**
*présidente et chef de
la direction, Chambre
de la sécurité
financière*



**Frédéric
Bouthillette,**
*sous-ministre adjoint aux projets
stratégiques de transport collectif et
ferroviaire, ministère des Transports*

Comité d'experts multidisciplinaires

Élaboration en amont de lignes directrices par une approche concertée, menée par des experts pour l'intégration architecturale, urbaine et paysagère du réseau.



Vision

En s'inspirant des meilleures pratiques dans le monde, assurer l'intégration exemplaire du REM de l'Est en matière d'aménagement et d'architecture



Mandat

Participer à l'élaboration des lignes directrices sur le concept architectural qui sera imposé aux consortiums dans le cadre du processus d'appel d'offres

Émettre des recommandations à l'équipe de conception de CDPQ Infra sur la qualité architecturale du réseau et son intégration urbaine en amont de la conception

Firme d'architecture de renom: Lemay

lemay

reconnue pour ses projets transdisciplinaires et durables aussi bien au Québec qu'à l'international, a été sélectionnée pour développer, avec le comité d'experts, la charte architecturale et les principes directeurs prescriptifs qui guideront l'intégration du REM de l'Est.

Projets récents qui ont été honorés de divers prix et reconnaissances :



Réaménagement de la Place Vauquelin dans le Vieux Montréal



Restauration du Grand Théâtre



Centre de transport Bellechasse



Parc Frédéric-Back

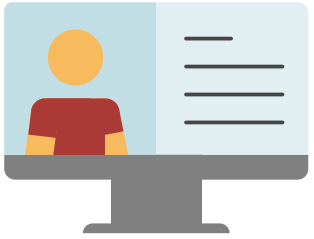


Prochaines étapes

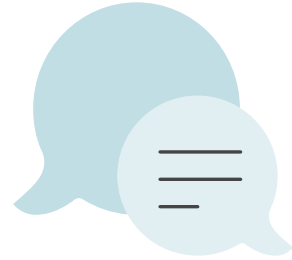
Étapes du projet



Prochaines étapes



Webinaires →



**Consultations
publiques** →



**Plateforme
interactive de
consultation** →



Documentation →

cdpqinfra.com/monrem →

Pour
un grand
réseau
intégré

